

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
2018年12月7日會議

沙田至中環線工程的最新進展

運輸及房屋局局長開場發言

主席：

早前我們向委員會提交沙中線截至2018年9月30日為止的工程季度報告，我們今日向委員匯報沙中線的最新情況。

政府現階段不能掌握紅磡站擴建部分的實際建造細節，因此運房局及專家顧問團、相關政府部門與港鐵公司舉行多次會議商討處理方法。政府要求港鐵公司制訂一套全面的策略，以確認紅磡站擴建工程月台層板等建築結構的狀況。

於10月15日，政府收到港鐵公司就紅磡站擴建工程的第一期策略建議。經政府相關部門及專家顧問團嚴謹檢視後，認為港鐵公司策略建議的覆蓋範圍過於狹窄，只局限於查核東西走廊部分月台層板，未有包括南北走廊月台層板和連續牆，認為未能符合全面評估的要求。因此，政府有關部門與專家團隊向港鐵公司提出意見，並要求港鐵公司提交一份全面評估策略建議，涵蓋整個紅磡站擴建部分的構築物。期間

，政府及其專家團隊與港鐵公司多次會面及討論，並就港鐵公司於11月23日提交的全面評估策略建議的內容交換意見。

政府於12月4日收到港鐵公司提交的全面評估策略建議的修訂方案。經審視後，政府接納有關建議。

我們認為全面評估策略須以安全為先、證據為本及基於統計原理進行，以釐清沙中線紅磡站擴建部分東西走廊及南北走廊的整體結構安全事宜。

由於港鐵公司未能提交紅磡站擴建部分於施工期間所依據的圖則及建造記錄，即使港鐵公司事後嘗試重整月台層板及連續牆的施工資料，但該等圖則、相片及施工記錄並不齊全，因此有需要就資料不完整的地方開鑿混凝土作實地檢查，這是開鑿混凝土的第一個目的。同時，因應部分鋼筋螺絲頭懷疑被剪短，港鐵公司有需要鑿開部分月台層板與連續牆的接駁位進行詳細檢查，並利用非破壞性測試核實螺絲頭與螺絲帽的接駁情況，這是開鑿混凝土的第二個目的，而鑿開位置將以統計方法隨機取樣。

全面評估工作分三個階段進行。第一階段是港鐵公司覆核相關記錄。在第二階段，港鐵公司會因應施工資料不全及懷疑有施工質量的問題，在東西走廊及南北走廊月台層板開鑿合共80個位置，以分別核實鋼筋接駁細節及螺絲頭接駁情況。港鐵公司亦會利用非破壞性探測的方法，以核實螺絲頭是否妥善接駁

。視乎情況及需要，樣本數量可能會增加。

在第三階段，港鐵公司會根據首兩個階段的核實結果，並考慮其他施工質量問題，對整個紅磡站擴建工程部分進行詳細結構分析。如有需要，亦會制訂所需的補救工程。若有需要，也會進行荷載測試，以確認紅磡站擴建工程的結構完整性。

我們已經在12月5日向委員會提交有關新聞公布及港鐵公司的全面評估策略建議。

至於進度方面，截至2018年11月底，沙中線工程整體進度為88%。因應紅磡站的事件及相關調查工作，「大圍至紅磡段」原來在2019年年中通車的目標日期需要再作檢討。而沙中線「紅磡至金鐘段」目前仍維持以2021年為通車目標。

政府已要求港鐵公司研究局部開通「大圍至紅磡段」部分車站及路段的需要及可行性。由於建議涉及多方面複雜的技術及鐵路營運事宜，因此港鐵公司需時詳細研究。政府會繼續與港鐵公司探討，現階段未有任何定論。

主席，我現在請港鐵公司透過投影片簡報沙中線項目工程的最新進展，以及就沙中線紅磡站擴建工程部分進行的全面評估策略。

多謝主席。

[字數：約 1300 字, 約 6.5 分鐘]

